

УДК 658.7

Пасічник А.М., д.ф.-м.н., Кутирєв В.В.**Академія митної служби України, м. Дніпропетровськ.****СВІТОВИЙ ДОСВІД СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ**

На основі дослідження досвіду іноземних країн щодо створення державної й приватної транспортно-логістичної інфраструктури та аналізу сучасного стану логістичної діяльності в Україні вироблено рекомендації щодо вдосконалення процесу проектування національної мережі транспортно-логістичних центрів.

Постановка проблеми

У сучасних умовах посилення інтеграційних процесів між європейськими державами та розширення переліку членів СОТ простежується стійка тенденція до розміщення виробничих потужностей підприємств в країнах Східної Європи, які відрізняються більш дешевою робочою силою та меншою вартістю ресурсів. Таке розташування виробництва вимагає створення та функціонування в цих країнах потужної транспортно-логістичної інфраструктури, здатної забезпечити доставку кінцевого продукту до традиційних споживачів.

З логістичними системами пов'язано отримання 20–30 % валового національного продукту ведучих промислово-розвинених країн. Як показує зарубіжний досвід, скорочення на 1 % логістичних витрат еквівалентно майже 10 %-му збільшенню об'ємів продажу фірми. Впровадження сучасного логістичного менеджменту в практику бізнесу дозволяє фірмам значно скоротити всі види запасів продукції у виробництві, постачанні та збуті, прискорити оборотність капіталу, знизити собівартість виробництва й витрати в дистрибуції, забезпечити якнайповніше задоволення попиту споживачів на товари та сервіс [1].

Розвиток логістичної інфраструктури дає західним країнам змогу не тільки забезпечити власні потреби в транспортно-логістичних послугах, але й надавати їх іншим країнам. Світовий об'єм експорту транспортних послуг складає приблизно 1850 млрд. дол. США. Найбільшими експортерами транспортних послуг є США – 18 %, країни Європейського союзу – 42 %, зокрема Великобританія – 7,7 %, Франція – 6,1 %, Німеччина – 5,9 %. У цих країнах продаж послуг досягає 25–33 % від загального об'єму експорту товарів. Динаміка статистичних даних за останні 20 років показує, що темпи зростання експорту послуг у світі складають 9,8–10,0 % при зростанні експорту товарів 7,8–8,0 %. У країнах Південно-Східної Азії темпи зростання послуг за такий же період склали 16,6 %. За експертними оцінками експорт транспортних послуг (враховуючи їх випереджаюче зростання) до 2020 року може перевищити 20 млрд дол. США [2].

Натомість транзитний потенціал України використовується лише на 60 %. Доходи від транзиту й комплексу пов'язаних з ним послуг складають біля 6 % ВВП. Через неповноцінне використання транзитного потенціалу Україна щорічно недотримує близько 2,5 млрд дол. США [3].

На сьогоднішній день в усіх розвинутих країнах майже весь обіг зовнішньої торгівлі (імпорт і експорт), а також більша частина внутрішнього товарообігу здійснюється через регіональні логістичні центри. Вони мають важливе значення для підтримки економічного потенціалу країни. Через логістичні центри у країну надходять значні валютні кошти. Податки, що стягуються з таких центрів, зазвичай є вагомим вкладом до бюджету.[4].

Враховуючи прагнення України посісти гідне місце в європейській спільноті та європейській транспортній системі негайного розв'язання потребує проблема створення мережі

транспортно-логістичних центрів, яка б забезпечила як внутрішні так і зовнішні потреби країни в логістичному сервісі. Досвід створення таких структур у розвинутих країнах стане в нагоді при розбудові національної мережі транспортно-логістичних центрів.

Аналіз досліджень і публікацій за темою

Питання створення та вдосконалення логістичної інфраструктури за окремими країнами аналізуються в роботах багатьох закордонних вчених: К. Кльозе, Н. Гендера, В. Дюме, Ф. Пфоля, М. В. Салуці, Д. Гольтгена, С. Абта, В. Дайкера та ін. Проблеми власності та ефективності створення державних чи приватних логістичних центрів досліджувались М. Мак Гіннісом, Дж. Коном, В. Шианом, Д. Ламбертом, Дж. Койлом. Питання пов'язані з аутсорсингом та «логістикою договору» детально опрацьовані Р. Лібом, А. Вірумом та ін. Водночас мало дослідженим залишається питання створення єдиного підходу до формування логістичної інфраструктури, який міг би бути адаптованим та застосованим саме в країнах Східної Європи.

Реалії сучасного українського ринку логістичних послуг досліджували вітчизняні науковці: В.Л. Дикань, М.І. Данько, Н.В. Якименко, М.О. Довба, Н.І. Никифорок, М.М. Бойко, М.І. Долішній. Проблеми визначення місця розташування транспортно-логістичних центрів та їх структури вивчалися А. Прокоф'євою, Р.Р. Ларіною, Р.Г. Леонтєвою, С.С. Кравчуком, А.Н. Пасічником та ін. Проблемам розвитку вітчизняного транспортно-логістичного сервісу присвячені роботи таких вчених: В.Л. Диканя, Т.В. Буцько, Д.В. Ломотько, Ю.М. Цветова, Ю.Є. Пашенко, І. Г. Смирнова, С.М. Димарчука та ін.

Разом з тим окремі питання у цій сфері потребують подальшого аналізу: зокрема дослідження особливостей формування мережі мультимодальних транспортно-логістичних центрів в умовах зростаючої привабливості транспортного потенціалу східноєвропейського регіону та України зокрема.

Виклад основного матеріалу

Ринок транспортно-логістичних послуг у наш час активно розвивається у зв'язку з розширенням господарських зв'язків і міжнародної кооперації.

Основними рушійними силами на ринку логістики є: глобалізація діяльності компаній-клієнтів, їх концентрація на ключових компетенціях і аутсорсинг непрофільних напрямків, прагнення до скорочення розміру логістичного ланцюга й оптимізації витрат на його ділянках, скорочення життєвого циклу продукції й нових підходів до маркетингу та дистрибуції продукту. Розвиток світової логістичної індустрії характеризується наступними тенденціями: посилення впливу глобальних транспортно-логістичних компаній (близько 35% ринку доводиться на 30 найбільших компаній); консолідація ринку, що продовжується, перш за все, за рахунок міжнародного злиття й виходу на нові географічні ринки; подальше ускладнення логістичних рішень шляхом усе більш широкого впровадження ІТ-технологій.

Однією з основних особливостей розвитку сучасного світового транспортно-логістичного сервісу є централізація логістичних функцій: експедитор-оператор перевезення вантажів у змішаному повідомленні перетворився в оператора загального розподілу чи експедитора-інтегратора; поширюється технологія доставки «one-stop shopping», за якою експедитор приймає на себе роздрібну реалізацію й доставку товару. Такий вид підприємництва одержав назву «providers» чи «logistic providers». Тільки великим експедиторам на Заході вдається успішно здійснювати «провайдерство». Власне кажучи, ними в Європі є тільки 25 компаній, а в США – 40 (включаючи дочірні підприємства перевізників) [5].

Крім того ринок логістичного сервісу характеризується диверсифікованістю діяльності транспортних фірм. Так, аналіз участі фірм перевізників у логістичній діяльності вантажовласників США показав, що транспортні підприємства охоче йдуть на розширену диверсифікацію своєї діяльності. Це підвищує потенціал залучення клієнтури, збільшує прибуток, при-

скорює впровадження новітніх транспортних технологій, зміцнює положення на ринку транспортних послуг. Тобто, спостерігається своєрідний стратегічний альянс між виробництвом і службами сервісу. У даний час кожна компанія-експедитор у боротьбі за клієнта вантажовласника прагне забезпечити весь комплекс перевезень «від дверей до дверей», тобто бере на себе як транспортування, так і всю передтранспортну підготовку. Такі фірми мають власний рухомий склад: спеціальні вагони, автофургони, цистерни, причали.

Як правило, вони взаємодіють з великими промисловими і торговельними компаніями: експедиторські фірми безпосередньо приймають участь у виробничому процесі й контролюють його, стежать за рухом вагонів, автомобілів і контейнерів, здійснюючи в разі потреби корегування графіків перевезень.

Характерною властивістю експедиторського капіталу є його одночасна диференційованість і корпоративність. Корпоративність яскраво виражається в тому, що агентські й експедиторські фірми створюють свої асоціації, які діють на регіональному, національному і міжнародному рівні. Виходить велика кількість періодичних видань по різних аспектах логістики. Наприклад, в США існує понад двадцять подібних видань. Логістика зробила крок далеко за межі національні межі держав. Активно розвиваються міждержавні й транснаціональні макрологістичні системи, що покликані полегшити переміщення через кордони інформації, товарів, капіталу і людей.

Цим досягається централізоване вивчення ринку послуг, розробка політики взаємин з урядовими й законодавчими інститутами, стандартизація договорів, уніфікація документів, узгодження цін на послуги, тарифів, зборів і т. д., аж до видачі рекомендацій з географічного розділу й квотування ринку між членами асоціації, створюються як державні так і приватні логістичні мережі, запроваджуються єдині підходи до формування логістичної інфраструктури.

Найбільш яскравими з точки зору вивчення зарубіжного досвіду є особливості формування транспортно-логістичних мереж в Європі, Китаї та Росії.

У Західній Європі цілеспрямований розвиток центрів транспортної логістики почався на початку 80-х років, що було обумовлене високою динамікою зростання вантажних і пасажирських перевезень в умовах глобалізації світових товарних ринків.

За даними Секретаріату Європейської конференції міністрів транспорту, в 42 країнах-членах цієї організації в період з 1970 по 2001 рр. вантажообіг автомобільного транспорту виріс з 513,9 млрд. т·км до 1848,3 млрд. т·км, тобто більше ніж в 3 рази, а пасажирообіг – з 2631,1 млрд. пас.·км до 5507,3 млрд. пас.·км, або більше ніж у два рази [5].

Зростаюча конкуренція між товаровиробниками примушувала їх шукати додаткові можливості для зниження транспортної складової в кінцевій ціні товару. Це вимагало створення нової техніки, розвитку транспортної інфраструктури, впровадження сучасних транспортно-логістичних технологій, які дозволили у результаті знизити транспортну складову в кінцевій ціні товару до 10–12 %, а сумарні витрати товаровиробників на транспортно-логістичні послуги на 10–30 %.

Саме з розвитком транс'європейської мережі логістичних центрів формується уявлення та розробляються проекти, що пов'язані з єврологістичною системою, тобто логістикою в європейському масштабі. Досвід країн Західної Європи показує істотну роль таких транзитних логістичних центрів у формуванні бюджету. Так, в Голландії діяльність транзитних логістичних центрів приносить 40 % доходу транспортного комплексу, у Франції – 31 %, у Німеччині – 25 %. У країнах Центральної та Східної Європи ця доля в середньому складає 30 %. А всього загальний обіг європейського ринку логістичних послуг досягає більше 600 млрд. євро. З них близько 30 % логістичних функцій у всіх галузях економіки щорік реалізується логістичними компаніями.

Порівняно новою тенденцією в розвитку логістичних фірм у західноєвропейських країнах є формування загальноєвропейської системи руху товару, що передбачає наявність декі-

лькох опорних європейських центрів логістики й регіональних логістичних транспортно-розподільних центрів, що взаємодіють з ними. Таке рішення покликане «випрямити» і прискорити просування товароматеріальних потоків, забезпечити безперервність процесу руху товару. У основу такої стратегії була покладена так звана транс'європейська транспортна мережа (TEN) і затверджена в липні 1996 р. Концепція «Спільні головні напрями створення Транс'європейській мережі». У Концепції закладений принцип інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну мережу. Важливим положенням основних напрямів TEN є розширення мережі на схід і її з'єднання з транспортними мережами третіх країн.

Тимчасові рамки розширення TEN на схід визначені 2015 р. У 2001 р. була створена Європейська платформа для транспортних досліджень (EPTR) з метою поліпшити співпрацю й координацію в області державних програм транспортних досліджень. У Європейській платформі для транспортних досліджень підкреслюється зростаюча роль роботи організаторів транспортних потоків, що спрямована на комбінування специфічних сильних сторін, що властиві кожному окремому виду транспорту, з метою запропонувати замовникові найкращі послуги.

Так, наприклад, у Німеччині центри транспортної логістики формувалися переважно на основі наявних залізничних ліній та розв'язок. Більшість з них розрахована на паралельне використання автомобільного та залізничного транспорту, є також трьохмодульні логістичні центри [6].

Німецька модель будівництва логістичних центрів характеризується низкою особливостей: сильна державна підтримка на всіх рівнях; участь державного сектору ґрунтується на федеральних законах і законах федеральних земель; федеральний бюджет бере участь у фінансуванні інвестицій через Deutsche Bahn AG (Німецькі залізниці); широко практикується виділення дотацій бюджетам федеральних земель, цільових дотацій та кредитування по конкретним інвестиціям; фінансову підтримку інвестицій здійснюють як федеральні землі, так і місцеве самоврядування. У цій моделі чітко визначені і джерела інвестиційних коштів: інвестори, які бажають зробити доступною інфраструктуру логістичним операторам; транспортні компанії; суб'єкти, що утворюють об'єднання з приватним капіталом; бюджетні кошти й цільові фонди федеральних земель; програми і федеральні фонди, що спрямовані на розвиток інфраструктури; дотації міст та регіонів; дотації та програми ЄС. Інвестиційний капітал доповнюється банківським кредитом. Створені логістичні центри управляються через наглядові органи, які створюються різними компаніями – учасниками проекту: інвесторами та / або інвестиційними консорціумами; компаніями з розвитку; містом / муніципалітетом; асоціаціями та спілками. Державний сектор бере участь як у фазі планування, так і у фазі реалізації інвестицій у розвиток логістичних центрів [7].

У «Плані дій» також були визначені стратегічні чинники, які необхідно враховувати національним операторам при створенні логістичних центрів класу 3pl – 4pl. Саме тому в «Плані дій» комплекс виконуваних функцій, що створені транспортно-логістичними центрами, дозволяє розглядати їх не лише в ролі національних транспортно-логістичних вузлів, але і як своєрідний каркас, що об'єднує процес перевезення, пересувний склад й інфраструктуру в єдину транспортну систему не лише країни й регіону ЄС, але і в перспективі в глобальний ринок.

У КНР надання логістичних і фінансових послуг у зонах вільної торгівлі (Free Trade Zones) регулюється принциповими положеннями, що регламентують перелік діяльності, форму власності, відповідність певним умовам, наявність досвіду діяльності у сфері міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, обмежений термін дії і т. ін. [6]. Наприклад, такими положеннями визначено, що логістичні підприємства з іноземними інвестиціями можуть здійснювати послуги з перевезення вантажів, складського зберігання, навантажувально-розвантажувальних робіт, пакування, консолідації, комплектації, інформаційного супроводження, а також послуги з оформлення зовнішньоторговельних договорів стосовно

експорту зазначених вантажів. При цьому хоча б один з учасників-інвесторів спільного підприємства повинен мати позитивний досвід роботи в галузі міжнародної торгівлі, міжнародних вантажних перевезень, або практику в якості агента з таких перевезень. Діяльність з створення спільних транспортно-логістичних центрів із іноземними інвестиціями та запровадження логістичного сервісу (перевезення вантажів, створення інформаційно-обчислювальних мережевих систем керування перевезеннями) жорстко контролюється державою шляхом видачі дозволів. При цьому розширення сфери діяльності таких підприємств (розширення асортименту логістичних послуг) відбувається тільки у відповідності до затверджених законодавчо програм.

У РФ також велике значення надають проектам створення ТЛЦ, причому на даному етапі свого розвитку російський логістичний ринок все більше інтегрується в міжнародні мережі. Так сьогодні на російському ринку логістичних послуг з'являються потужні логістичні компанії «DPWN», «UPS», «TNT», «Panalpina», «FM Logistic», «Kühne&Nagel», «Gedios, Gefco», «Fraans Maas» та ін. (більше 40 компаній).

Тривають процеси злиття великих західних логістичних провайдерів з російськими компаніями, що володіють мережею складів у регіонах і надають послуги з доставки вантажів клієнтам. Ще одна особливість розвитку російського ринку транспортно-логістичних послуг полягає в утворенні термінальних ТЛЦ на базі державно-приватного партнерства.

Проект МАГ-логістика передбачає створення конкурентоспроможного провайдера логістичних послуг (контрактна логістика) національного та міжнародного рівня, побудованого на базі інженерної і транспортної інфраструктури найбільших міст Росії – членів МАГ (Міжнародної Асамблеї столиць та крупних міст), а також країн СНД. Метою проекту є створення на базі існуючих комплексів та земельних ділянок у найбільших містах Росії (на першому етапі), з використанням існуючої інженерної та транспортної інфраструктури, мережі сучасних універсальних багатофункціональних логістичних комплексів, що здатні надавати послуги з контрактної логістики в галузі складування, транспортування та митного оформлення товарів та вантажів різного призначення.

Стосовно України можна відмітити, що зараз активно розвиваються 3PL і 4PL операційна діяльність. Все більше уваги приділяється передачі на аутсорсинг логістичних функцій торговельних і промислових підприємств з вхідного, вихідного, а у ряді випадків і з внутрішньовиробничого транспортування, складського зберігання й управління запасами.

Логістичні компанії починають розвертати проектну діяльність. Вже мало надавати просто послуги. Потрібні комплексні підходи до вирішення завдань і проблем клієнтів. Необхідно вміти виявляти їх потреби, формулювати завдання розвитку їх бізнесу, чітко розставляти пріоритети, грамотно і поетапно просуватися в рамках проекту. Клієнтів слід розглядати як партнерів, а партнерські стосунки збудувати так, щоб в цьому союзі обидві сторони могли б заробити більше грошей.

Найбільш перспективним сегментом ринку транспортно-логістичних послуг для України може стати ринок термінової доставки до призначеного часу (just-in-time delivery). Цей сегмент активно розвивається у всьому світі: при такій організації послуг виробляється найбільша додана вартість.[5]

Прискорення доставки вантажів може бути забезпечене лише погодженою взаємодією всіх учасників ланцюгів постачань вантажів: транспортних вузлів, станцій, портів, залізниць, терміналів і митних органів. Це дозволить створити транспортно-логістичну галузь, що включає: мультимодальний транспорт, сучасні термінали, експедицію вантажів, формування ефективних транспортних маршрутів руху, вантажі, що дозволяють здійснити комбіноване переміщення, сучасне управління логістичних ланцюгів руху товару.

Завдяки розвитку транспортно-логістичного сервісу істотно збільшиться можливість для розширення комерційної ініціативи, зросте коло підприємств, що обслуговуються, обсяги їх діяльності й підвищиться рентабельність оптових посередників.

Нові логістичні послуги не тільки значно збільшують загальний спектр послуг, що надаються, а також збагачують їх асортименти, підвищують зацікавленість замовників і сприяють поглибленню спеціалізації оптових посередників, розвитку прогресивних форм обслуговування.

Прикордонні області характеризуються виключно вигідним транспортно-географічним положенням. Однак, порівняльна характеристика рівня розвитку та показників функціонування залізничного й автомобільного транспорту з транспортом України в цілому та інших регіонів показала, що, незважаючи на досить вигідне транспортно-географічне розташування, ефективність діяльності транспортних підприємств загального користування значно менша за середні показники, хоча деякі з них мають випереджаючий темп зростання аналогічних показників у інших областях. З аналізу показників роботи основних суб'єктів господарювання – транспортних підприємств, як безпосередніх первинних ланок транспортної системи, виявлено, що ринок вантажних перевезень обслуговується суб'єктами колективної та приватної форм власності. Зміна ситуації на ринку транспортних послуг у бік зменшення об'ємів та роздрібнення перевезень призвела до втрати конкурентоспроможності великих і середніх автотранспортних підприємств, які витісняються краще пристосованими до постійних ринкових та законодавчих змін малими перевізниками. При цьому аналіз результатів функціонування транспортної системи засвідчив, що впродовж останніх років, не зважаючи на загальне скорочення транзиту вантажного автомобільного транспорту, помітно активізувався транзитний рух через західний кордон України, зокрема, через кордон з Польщею (ріст на 14,2 %), Словаччиною (+15,6 %), Угорщиною (+10,3 %) та Білоруссю (+14,2 %). Натомість, значне скорочення транзитного руху автотранспорту відбулось на східному кордоні з Російською Федерацією (зниження на 23,1 %) та на кордоні з Румунією (–28,1 %) [1].

На базі Закарпатського транспортного вузла вже зараз реалізуються привабливі інвестиційні проекти з створення першого на західному кордоні України міжнародного логістичного центру у м. Чоп, у межах МТК № 5 Трієст-Любляна-Будапешт-Чоп-Львів. У Чопі, Львові збігаються коридори № 3 та № 5, через Ужгород проходить коридор № 5. Необхідним є поєднання розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів з ефективною мережею ТЛЦ [4].

Ряд вчених, зокрема С.І. Гриценко, вважають, що світові інтеграційні процеси спонукають до формування транспортно-логістичних кластерів. Транспортно-логістичний кластер (ТЛК) передбачає об'єднання окремих регіонально, функціонально та економічно пов'язаних між собою логістичних ланок: МТК, транспортних вузлів магістральної інфраструктури, транспортно-розподільчих логістичних центрів, магістральних, регіональних і локальних шляхів сполучення в єдину систему перевізного процесу, здатну надати якісний логістичний сервіс внутрішнім або зовнішнім споживачам при мінімізації загальних логістичних витрат, у т.ч. на базі залізничного транспорту як ключового компонента [8].

За думкою С.І. Гриценка, в Україні найбільш перспективними кластерними центрами можна вважати Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одесу, Запоріжжя, Львів, які одночасно є також провідними центрами Донецької, Львівської, Одеської, Придніпровської, Південно-Західної та Південної залізниць. ТЛК дозволять в перспективі з урахуванням регіональних особливостей: створити єдину Європейсько-Азіатську транспортну систему із загальною інфраструктурою; забезпечити вільне пересування транспортних засобів і вільне розміщення вантажів; створити умови для ефективного функціонування національної мережі МТК і логістичних центрів на взаємовигідній і рівноправній основі; погоджено формувати тарифну політику на послуги транспорту згідно з світовими стандартами комплексного транспортно-експедиційного обслуговування.

У цьому аспекті слід зазначити, що формування мережі міжнародних та регіональних ТЛЦ виступає досить складною й багатоплановою проблемою, оскільки жодна транспортна компанія, як самостійний господарський суб'єкт, не в змозі виконати відповідні завдання.

Проблематичним вважається також створення об'єднаних акціонерних товариств, оскільки існуючі транспортні компанії не зацікавлені у обмеженні своєї юридичної самостійності та своїх сталих позицій на транспортному ринку.

Фахівцями Національної академії наук України проводився комплексний аналіз транспортних вузлів та оцінка пріоритетності розвитку ТЛЦ шляхом бального аналізу. Очевидним лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний ТЛЦ з центром у м. Київ, оскільки у Києві сходяться пан'європейський коридор № 9 з відгалуженням на Мінськ та МТК № 3 [4].

До другої групи регіонів з високими бальними оцінками було віднесено Одеську, Дніпропетровську, Донецьку області АР Крим. Зокрема, в Одеській області запропоновано створити експериментальний ТЛЦ на базі Одеського та Кенійського морських портів. Найвигідніше розташування на головних магістралях має Одеса: тут сходяться три міжнародні магістралі – МТК № 9, МТК «Балтика – Чорне море» та коридор Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС) [4].

У той же час пріоритети можуть мати Дніпропетровська і Донецька області як найбільш високорозвинені регіони України, так і АР Крим. На важливій магістралі ЧЕС розташовані Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, а також дунайські порти Рені та Ізмаїл.

Висновки

Узагальнюючи закордонний досвід, передусім країн ЄС, по плануванню логістичних центрів, можна сформулювати основні рекомендації на шляху створення логістичних об'єктів: зосередження уваги на взаємодії вузлів вантажопотоку для кращого планування та інтеграції між існуючими вузлами; планування реалізації проектів на національному, регіональному та місцевому рівнях повинні проводитися спільно; управління логістичними об'єктами та їх розвиток повинно здійснюватися в рамках державно-приватного партнерства; стратегія розвитку транспортно-логістичних центрів в країні та програма створення транспортної інфраструктури має бути обговорена державою, бізнес-товариством та громадськими організаціями; плани створення транспортно-логістичних центрів на регіональних і міських рівнях мають бути синхронізовані з планами регіонального розвитку областей.

Враховуючи викладене, у разі пасивної позиції з боку України з даного питання та неживання активних заходів для формування відповідної інфраструктури по обслуговуванню та забезпеченню транзиту, створення логістичних парків та спеціальних митних зон для складування, перевантажування й експортної переробки транзитних товарів, наша держава ризикує втратити значну долю потенційних прибутків від розгортання нових проектів та зростання масштабів транзиту українською територією. За висновками вітчизняних фахівців, внаслідок розгортання такого сценарію, Україна втратить перспективні робочі місця, що могли б бути створені у разі будівництва логістичної мережі на своїй території, а також недоотримає значну кількість потенційних інвестицій та новітніх систем технологічного й інформаційного обслуговування вантажопотоків; можливість створення конкурентоспроможного комплексу транспортних і логістичних послуг; можливість привернення достатнього масштабу додаткових вантажопотоків на Україну, за рахунок чого вдалося б збільшити обсяг переробки вантажів.

Список використаної літератури

1. Масенко Т.Є. Проблеми управління транспортно-логістичними системами України та перспективи розвитку в контексті європейської інтеграції / Т.Є. Масенко, С.Г. Шевченко // Науковий вісник НЛТУУ. – 2007. – № 17.2. – 301–305.
2. Гринів Л.В. Шляхи підвищення конкурентоспроможності міжнародних транспортних перевезень / Л.В. Гринів, С.М. Синиця // Наука й економіка. – 2010. – № 3 (19). – С.115–121.
3. Арбузов А. Украина стала «камнем на дороге» европейского транзита [Электронный ресурс] А. Арбузов. – Режим доступу: <http://www.ukrrudprom.ua>

4. Дашенко Н.М. Розвиток логістичних центрів на сучасному етапі [Електронний ресурс].– Режим доступу http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Upsal/2009_6/09dnmcps.pdf.
5. Токмакова І.В. Перспективи розвитку транспортно-логістичного бізнесу в Україні / І.В.Токмакова // Вісник економіки транспорту та промисловості: збір наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2011. – № 34. – С. 228–230
6. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.elc-ua.com/ru/news/60>.
7. Титюхин Н. Логистика. Название с домашней странички Интернета. Инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России / Н. Титюхин //Логинфо. – 2011. – №1–2. – С. 9–13.
8. Гриценко С.И. Транспортно-логистические кластеры в Украине: пути становления и развития: монография / С.И. Гриценко. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 218 с.
9. Димарчук С.М. Питання формування регіональних транспортно-логістичних систем / С.М. Димарчук // Проблеми раціонального використання соціально-економічного та природно-ресурсного потенціалу регіону. Серія Зайнятість, праця та соціальна інфраструктура: зб. наук. праць. Вип. VIII. – Луцьк: Надстир'я, 2002. – № 3. – С.163–170.
10. Прокофьева Т.А. Экономические предпосылки создания интегрированных транспортно-распределительных систем / Т.А Прокофьева, О.М. Лопаткин // Бюллетень транспортной информации. – 2003. – №2–3. – С. 18–25.
11. Andersson A.E. Mobility of Recourses. Accessibility of Knowledge und economic growth /A.E. Andersson, J. Mantsinen // Behavioral science. – 1981. – № 25/5. – P. 351–372.
12. Ballou R.H. Business Logistics Management. Third Edition. Prentice-Hall International, Inc., 1993.
13. Bowersox D. Logistical Management D. Bowersox, D. Closs / The Integrated 84 Supply Chain Process.The McGRAW-HILL Companies, inc. New York, 1996.

Рецензент: к.е.н., доц. Т.С. Василенко, АДІ ДВНЗ «ДонНТУ».

Стаття надійшла до редакції 12.12.11
© Пасічник А.М., Кутирев В.В., 2011